

Rue Jeanne d'Arc en deux sens

Nancy

À Vandœuvre-lès-Nancy, le 2 février 2024.

Préambule

Lors de la concertation du P2M en 2021, l'association EDEN (Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien) avait formulé le souhait de ne conserver qu'une voie de circulation pour automobile, sur la seconde phase de rénovation de la Rue Jeanne d'Arc de Nancy¹.

Bien que semblant cohérent, car permettant de laisser suffisamment de places pour piétons, végétation, espace de vie, aménagement cyclable adapté pour un itinéraire structurant, cela a été refusé par les aménageurs.

A été soulevé notamment comme argument « se garder la possibilité de passer la rue Jeanne d'Arc en double sens de circulation automobile, ce qui implique de conserver une voirie suffisamment large. »

Problématique

En 2024, la concertation concernant les deux scénarios proposés sur le Boulevard Georges Clemenceau, présentant le projet d'aménagement d'un site propre pour la ligne du BHNS 5, sont insatisfaisants (trop de bitume sur le profil, insuffisamment d'espace de vie pour les riverains, peu de végétation, juste des arbres coincés entre des véhicules en stationnements).

1 2021, Assises de la mobilité - Rue Jeanne d'Arc, une voie de circulation automobile – EDEN - <https://jeparticipe.metropolegrandnancy.fr/processes/p2m/f/185/proposals/1818>

Solution

Est proposé la mise en deux sens de la circulation pour les automobiles sur la Rue Jeanne D'arc à Nancy ainsi que sur son prolongement Rue de Vaucouleurs à Vandœuvre-lès-Nancy. En effet, il s'agit assurément du moment idéal pour mettre à exécution ce pour quoi la Rue Jeanne d'Arc a conservé au préalable deux voies de circulation pour automobiles.

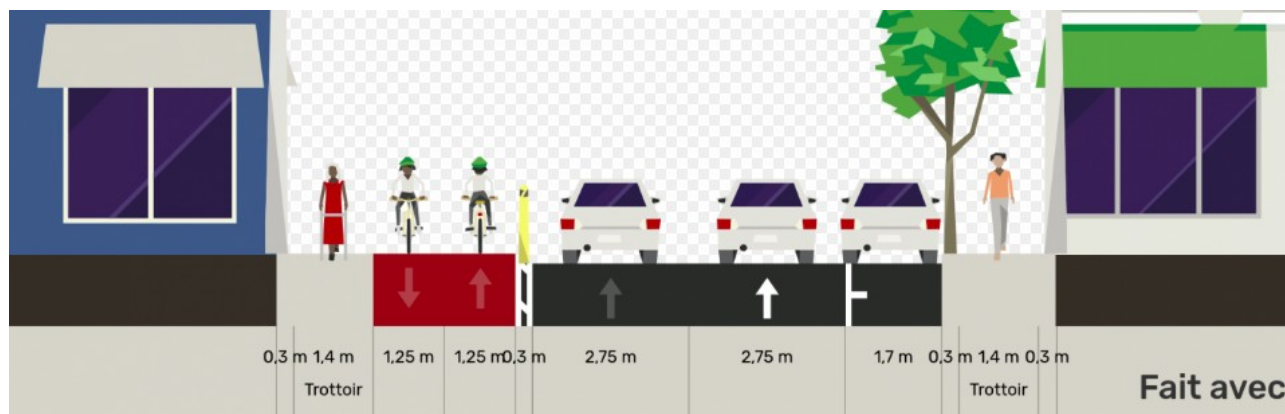


Illustration 1: La Rue Jeanne d'Arc est pensée pour accueillir une circulation automobile dans les deux sens - Streetmix - EDEN 2021

Cela permet de réduire à deux voies de circulation le Boulevard Georges Clemenceau à la place de trois comme indiqué sur les découpes de profil, qui seraient alors principalement dédiées aux transports en commun, partagées avec les riverains. Cette réduction de la largeur de la chaussée principale permettra d'allouer quelques mètres supplémentaires pour les piétons, la végétation, du mobilier urbain pour les riverains (par exemples des bancs sous l'ombre des arbres).

Le tout permettant par ailleurs de proposer des voies de circulation dégagées de toute congestion automobile, assurant une vitesse commerciale optimale des transports en commun.

Axel, un simple habitant du Grand Nancy.